

[19th August 1960]

MR. SPEAKER : The question is :

“ That leave be granted for the introduction of the Madras Agriculturists Relief (Amendment) Bill, 1960.”

The motion was put and carried and leave was granted.

SRI K. R. VISWANATHAN : Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER : The Bill is introduced.

B. Resolutions.

(1) NATIONALISATION OF BUS TRANSPORT IN THE STATE.

SRI S. M. ANNAMALAI : Sir, I move the following resolution standing in my name :

“ That this House recommends to the Government to nationalise the entire bus transport in the State.”

SRI A. V. P. ASAITHAMBI : I second it, Sir.

MR. SPEAKER : Motion moved :

“ That this House recommends to the Government to nationalise the entire bus transport in the State.”

SRI S. M. ANNAMALAI ஸார், இதற்கு முன்னமேயே இந்தத் தீர்மானத்தைப்பற்றி நான் பேசியிருக்கிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பஸ் தொழிலை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று இதற்கு முன் இந்தச் சட்டசபையில் தீர்மானம் கொண்டு வந்து ஏற்கனவே எல்லோராலும் பேசப்பட்டு நின்று போய்விட்டது. ஆகையால் தான் இந்தத் தீர்மானத்தை நான் மீண்டும் கொண்டு வந்து அதற்கு ஒரு முடிவு காண வேண்டும் என்பதற்காகவும், சர்க்காருடைய கொள்கை இது சம்பந்தமாக என்ன என்பதை தெரிந்துகொள்வதற்காகவும் மறுபடியும் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். நமது சர்க்கார் எல்லாவற்றையும் சோஷலிச சமுதாயமாக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கக் கூடியவர்கள். இது சம்பந்தமாக அவர்களுடைய கொள்கை என்ன என்பதை அறிந்து கொள்வதற்காக இதைக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். சோஷலிசம் என்று சொல்லுகிறார்களே அவர்களுடைய கொள்கை இது சம்பந்தமாக என்ன, அவர்களுடைய உண்மையான கொள்கைதான் என்ன என்று பார்ப்பதற்கு வேண்டித்தான் இதைக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். இது ஒரு நல்ல தீர்மானம். இதைப் பற்றி இதற்குமுன் பலர் பேசி இருக்கிறார்கள். இது சம்பந்தமாக பேசும்போது கூட நமது சர்க்கார் ‘லிப்’ கூட வெகு அழகாகப் பேசியிருக்கிறார். கூர்ப்பனகை மூக்கு அறுபட்டது போன்று இந்தத் தீர்மானத்தைக்கொண்டு வந்து மூக்கு அறுபடப் போகிறார்கள் என்று அவர் பேசியிருக்கிறார். யாருடைய மூக்கை யார் அறுக்கப் போகிறார்கள் என்பதை பிள்ளை பார்த்துக் கொள்ளலாம். பொது மக்கள் யாருடைய மூக்கை அறுக்கப் போகிறார்கள் என்பது சர்க்காருடைய கொள்கையைப் பொறுத்து இருக்கிறது. அவர்களுடைய கொள்கையில் மக்கள் அதிகப் படியான பற்று வைத்திருக்கிறார்களா என்பதைப் பார்க்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. சர்க்கார் எந்தக் கொள்கையை

19th August 1960] [Sri S. M. Annamalai]

கடைப்பிடிக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு வருகிறார்களோ அந்தக் கொள்கையை சரியாகக் கடைப்பிடிக்கிறார்களா என்றும் பார்க்க வேண்டும். அதை மக்கள் கவனித்துக்கொண்டு தான் வருகிறார்கள்.

இப்பொழுதுள்ள நிலைமையில் பஸ் தொழிலை தேசிய மயமாக்குவது ரொம்பவும் அவசியமாக இருக்கிறது. பஸ் தொழிலினுடைய சரித்திரத்தை பத்து, இருபது வருஷத்திற்கு முன்பும் இருந்ததையும் இப்பொழுது இருப்பதையும் பார்க்க வேண்டும். பத்து வருஷங்களுக்கும் முன் சாதாரணமாக இரண்டொரு பஸ் வைத்திருந்த முதலாளிகள் இன்றைக்கு ஐம்பது அல்லது அறுபது பஸ்களை வைத்து நடத்துகிறார்கள் என்றால் அவர்களுடைய வருமானம் எந்த அளவில் இருக்கிறது என்பதைக் கண்டு கொள்ளலாம். இந்த பஸ் தொழில் மூலமாக பல கோடிக்கணக்கான ரூபாயை அவர்கள் சம்பாதித்து வருகிறார்கள். ஏறக்குறைய பத்துக்கோடி ரூபாய் அந்தத் தொழிலில் வருமானம் வருவதற்கு இடம் இருக்கிறது என்று நான் ஏற்கெனவே சொல்லி இருக்கிறேன். சென்னையில் இப்பொழுது சர்க்கார் எடுத்து நடத்தி வருகிற பஸ் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டால் எவ்வளவு செலவு செய்தபோதிலும் கூட எவ்வளவோ லாபம் கிடைப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அதைப்போலவே மாகாணத்திலுள்ள பஸ் தொழிலை சர்க்காரே எடுத்து நடத்தினால் இந்த பத்து கோடி ரூபாய்க்கு மிகுதியாகவே வருமானம் கிடைப்பதற்கு இடம் இருக்கிறது. அந்த லாபத்தைக் கொண்டு மூன்றாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தை நல்ல முறையில் நிறைவேற்றிக்கொள்ளலாம். அதை வைத்துக்கொண்டு நல்ல திட்டங்களைத் தீட்டி வைக்கலாம். பஸ் தொழிலை சர்க்காரே எடுத்து நடத்தினால் உண்மையிலேயே நல்ல லாபம் கிடைக்கும், அந்த லாபத்தைக் கொண்டு மக்களுக்கு நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்றி வைக்கலாம். இப்பொழுது அந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் முன்னேறிக்கொண்டு வருகிறது. பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்கள் எல்லோரும் இப்பொழுது காங்கிரஸ்காரர்களாகி விட்டார்கள். பழைய முதலாளிகளெல்லாம் போய் இப்பொழுது புதிய முறையில் புதிய முதலாளிகளை உற்பத்தி செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். இப்படி புதிய முதலாளிகளை உண்மையிலேயே உற்பத்தி செய்யக்கூடாது. அதனால் அந்தப் பஸ் தொழிலை சர்க்காரே எடுத்து நடத்த வேண்டியதாக இருக்கிறது. உண்மையிலேயே சர்க்கார் அதை எடுத்து நடத்தினால் அவர்களுக்கு நல்ல லாபம் கிடைக்கும், பல நன்மைகள் ஏற்படும். மக்களுக்கு நல்ல சலுகைகளைச் செய்து கொடுக்கலாம். எப்பொழுது எல்லா பஸ்களையும் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளப்போகிறார்கள் என்று இந்த சட்ட மன்றத்தில் ஒரு கேள்வி கேட்ட போது எல்லா பஸ் களையும் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளப்போவதில்லை, இப்பொழுது அதிக தூரம் போகிற பஸ்களை வைத்து நடத்தப்போகிறோம் என்று சொல்லி நடத்துகிறார்கள். அப்படி நடத்துவதில் கூட அவர்களுக்கு நல்ல லாபம் கிடைத்து வருவதாகத் தெரிய வருகிறது. அதாவது பெங்களூர் வரைக்கும் பஸ் விடுகிறார்கள். அதன் மூலம் நல்ல லாபம் கிடைப்பதாகவும் சொல்லப்படுகிறது. அதனால் எல்லா பஸ்களையும் சர்க்காரே ஏன் எடுத்து நடத்தக்கூடாது? உடனடி

[Sri S. M. Annamalai.]

[19th August 1960]

யாக ஏன் அந்தத் தொழிலை தேசிய மயமாக்கக் கூடாது? அவைகளை எல்லாம் தேசிய மயமாக்க வேண்டும் என்ற ஒரு நல்ல நோக்கத்துடன் தான் நான் இந்த தீர்மானத்தை இந்தச் சட்டமன்றத்தின் முன்னால் வைத்திருக்கிறேன். எல்லாச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் தங்களுடைய கருத்துக்களை தெரிவித்த பிறகு அதற்கு நல்ல பதிலை நான் சொல்லுகிறேன், என்பதனைச் சொல்லிக் கொண்டு என் பேச்சை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI J. MATHA GOWDER :

12-30
p.m.

கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்ற தீர்மானத்தை—முன்பு கொண்டு வந்து இன்னும் 6 மாத காலம் கூட ஆகவில்லை—மீண்டும் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இதற்குக் காரணம் என்னவென்று தெரியவில்லை. கொண்டுவந்தவர்களுடைய நோக்கமும் புரியவில்லை. முன்பே சர்க்கார் இதுபற்றி தங்கள் கருத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். பஸ்களை எல்லாம் தேசியமாக்கக்கூடாது என்பது அல்ல பிரச்சனை. தற்போது இருக்கக்கூடிய சூழ்நிலை அதற்குப் பொருத்தமானது அல்ல என்றுதான் முன்பும் வற்புறுத்தப்பட்டு வந்திருக்கிறது. ஆறு மாத காலத்திற்குள் நிலைமை பெரிய அளவில் மாறியிருப்பதாகச் சொல்ல முடியாது. நாம் ஜமீன் ஒழிப்பு மசோதாவைக் கொண்டுவந்தோம். இன்னும் ஜமீன்தார்களுக்கு நஷ்டஈடு முழுக்கவும் கொடுக்கப்பட்டபாடிಲ್ಲ. வருஷா வருஷம் அதற்காக நிறையத் தொகை ஒதுக்கியவதற்குக் கொண்டிருக்கிறோம். நமக்கு இருக்கிற நிதி நிலைமையில் இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம், மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் என்று ஏராளமாக பணம் செலவு செய்து கொண்டு வேறு இருக்கிறோம். மேலும் சம்பளக் கமிஷன் ரிப்போர்ட் வேறு சமர்ப்பிக்கப்பட்டு, அதை அங்கீகரித்திருக்கிறோம். அதனால் எவ்வளவு தூரம் அதிகச் செலவு ஏற்படும் என்பதை அடுத்துவரும் கூட்டங்களில்தான் நாம் விவாதிக்கப் போகிறோம். இப்படி இருக்கக்கூடிய ஒரு சமயத்தில் பஸ்களை தேசியமாக்குவது என்றால் நஷ்டஈடு எவ்வாறு கொடுப்பது? வேண்டுமானால் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்தவர்களுடைய நோக்கம் தனிப்பட்டவர்களுடைய சொத்துச்சீலை எவ்வித நஷ்டஈடும் கொடுக்காமல் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கக்கூடும். சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையில் அப்படி இருப்பது நியாயம் இல்லை. ஆகவே இதுபற்றி நியாயமாக நாம் ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டியதாக இருக்கும்போது இந்தப் பிரச்சனையை உடனடியாக எடுத்துக்கொள்வது சரியில்லை. இப்போதே சென்னையில் இருந்து பங்களூர், சென்னையில் இருந்து சேலம் என்று பஸ் போட்டிருக்கிறோம். அடுத்து பத்துப் பதினைந்து மைல்களுக்குள் இருக்கும் ஸ்டுட்கோனையும் எடுத்து வருகிறோம். நமது நிதி நிலைமை சீராக இருந்து, எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடிய வருவாய் இருக்குமானால் எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் இன்றுள்ள தருணம் இதற்குச் சரியல்ல என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே இந்தத் தீர்மானத்தை அதைக் கொண்டுவந்த அங்கத்தினரே வாபஸ் பெற்றுவிடுவது நல்லது என்கிற என் அபிப்பிராயத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

19th August 1960]

SRI M. KALYANASUNDARAM :

கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானத்தை நான் ஆதரிக்கின்றேன். இந்தத் தீர்மானத்தின் மீது உடனே சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமா இல்லையா என்பது ஒருபக்கம் இருக்கட்டும். படிப் படியாகச் செய்யவேண்டுமா, உடனே ஒரேயடியாகச் செய்ய வேண்டுமா என்பது கவனிக்கவேண்டிய விஷயம். ஆனால், இத் தகைய தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்திருப்பதன் நோக்கம் இந்தச் சபையில் உள்ளவர்களாவது அந்தக் கொள்கைக்கு ஏகமனதாக ஆதரவு கொடுக்கிறார்கள் என்பதை வற்புறுத்த வேண்டும் என்பது தான். ஸ்ரீ. ஜே. மாதா கவுடர் அவர்கள் விரும்பினாலும், விரும்பா விட்டாலும் சர்க்கார் ஒவ்வொரு மார்க்கமாக எடுத்துக்கொண்டு தான் வருகிறார்கள். சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த மட்டில் பஸ்தொழில் சர்க்காருடைய ஏகபோகமாக இருக்கிறது. இதைத் தொலைப்பதற்கு என்றே சில முதலாளிகள் வேலை செய்து வருகிறார்கள். அரசியல் செல்வாக்கு உள்ளவர்கள்கூட முயற்சி செய்கிறார்கள். சர்க்கார் இதை எடுக்கக்கூடாது என்ற வலுவான கருத்தை நாட்டில் பரப்புவதற்கு முயற்சி செய்கிறார்கள். ஆகவே இன்றையதினம் இவ்வாறு எடுத்துக்கொள்வது தவறு இல்லை, சர்க்கார் எல்லாவற்றையுமே எடுத்துக்கொள்வது தான் நல்லது, இதுதான் நியாயமான கொள்கை என்பதை சர்க்கார் செயலுக்கு ஆதரவு கொடுக்கும் வகையிலாவது இந்தச் சபையில் உள்ளவர்கள் எல்லாம் வற்புறுத்தவேண்டியது அவசியமாகும். ஆனால் இந்தப் பிரச்சனையின் மீது காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் ஏன் எதிர்க்கிறார்கள் என்றுதான் புரியவில்லை.

சென்னை நகரத்தில் உள்ள பஸ்களை எல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. சென்னையில் இருந்து திருச்சிக்கும், சென்னையில் இருந்து சேலத்திற்கும், சென்னையில் இருந்து பங்களூருக்கும் சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. திருச்சியில் இருந்து நாகர்கோயிலுக்குப் பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. புதிய மார்க்கங்களும் ஆரம்பிக்கப் போகிறார்கள். திருச்சியில் இருந்து பங்களூருக்கு சர்க்கார் பஸ் விடவேண்டுமென்ற கோரிக்கைக்கு இணங்க ஆரம்பிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இப்படிச் சர்க்கார் மேலும் மேலும் பல புதிய பஸ் லூட்டுகளைத் தேசியமாக்கி வரும்போது அவர்களுடைய கொள்கையை ஊர்ஜிதம் செய்யும் வகையில்—அதற்கேற்ற ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துவதற்கு இந்தத் தீர்மானத்தை ஏற்று வலியுறுத்துவதன்மூலம் தான் அனுகூலம் ஏற்படும் என்கிற வகையில் இதை ஆதரிக்கிறேன். அப்படி இல்லை யென்றால் சர்க்கார் இப்போது பஸ்களை எடுத்து நடத்திக்கொண்டு வருவது கூடத் தவறாகப் போய்விடக்கூடும். அவர்களுடைய நடவடிக்கையே தவறே என்றுபோய்விடக்கூடாது என்பதற்காகவே நான் இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்துப் பேசுகிறேன்.

அதோடு இதன்மூலம் சர்க்காருக்கு நிறைய வருமானம் வரும் என்கிற கண்ணோட்டத்துடனும் இதைப் பார்க்கவேண்டிருக்கிறது. இது மிக அதிகமான வருமானம் அளிக்கக் கூடிய தொழில். குறைந்த மூலதனத்தையிட்டு அதிக லாபம் சம்பாதிக்கக்கூடிய தொழில், இதைத் தவிர வேறு ஏதாவது இருக்கிறதா என்றால்

[Sri M. Kalyanasundaram]

[19th August 1960]

இல்லை. சர்க்காருடைய அனுபவமும் அப்படித்தான் இருக்குமென்று நினைக்கிறேன். வேண்டுமானால் தனிப்பட்டவர்களுக்கு வரக்கூடிய லாபத்தை அதிக வரிபோட்டு வாங்கிவிடலாமே என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம். ப்ளீட் ஓனர்களைப் பற்றி அநேகமாக எல்லோருக்கும் தெரிந்திருக்கும். அவர்களில் தர்மம் செய்யக்கூடியவர்கள் இருக்கலாம். ஆனால் பெரும்பாலான ப்ளீட் ஓனர்கள் கொடுக்கவேண்டிய கணக்கைக்கூடச் சரியாகக் கொடுப்பதில்லை. டபீஸ் வீட் வைத்துக் கணக்கு எடுக்கிறார்கள். நிசாசரி வருஷ ஆகக்கூடிய பணத்தைக்கூட சரியாகக் காட்டுவதில்லை. அதனால் வருமான வரியையும் ஏமாற்றுகிறார்கள். ராஜ்ய சர்க்காருக்குச் செலுத்தக்கூடிய வரியையும் ஏமாற்றுகிறார்கள்.

(கனம் ஸ்ரீ லி. சுப்பிரமணியம் : ஏமாற்ற முடியாது. நாம் 'சீட்' கபாஸிடையை வைத்து வரி போடுகிறோம்) இருக்கலாம். வரி கட்டும்போது அவர்கள் காட்டுகிற சீட் எண்ணிக்கை வேறு. அப்படித் து அதை எல்லாம் நெருக்கிப் போட்டு பிரயானிகளுக்கு இடையூறு விளைவிக்கிறார்கள். இதைப்பற்றி நானே அதிகாரிகளிடத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனால் நடுவில் இப்போது என்ன செய்வது, மூன்றாண்டு காலம் முடியட்டும், பிறகு என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள முடியுமோ அதை எடுத்துக் கொள்கிறோம் என்கிறார்கள். இடையில் நிறுத்துவது சரியில்லை என்கிறார்கள்.

ஸ்ரீ மாதா கவுடர் அவர்கள் நஷ்டஈடு எப்படிக் கொடுப்பது என்றார்கள். நஷ்டஈடு கொடுக்கவேண்டும் என்ற பிரச்சனை இதில் எழவில்லை. நாம் அவர்களுடைய பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளப் போவதில்லை. பஸ் ஸ்டாண்டுகளைத்தான் படிப்படியாக எடுத்துக் கொள்ளப்போகிறோம். பர்மிட் 3 வருஷத்திற்குத்தான் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. மூன்று வருஷம் ஆன பிற்பாடு அவற்றைப் புதுப் பிப்பதற்குப் பதிலாக சர்க்காரே அந்த ஸ்டாண்டுகளை எடுத்துக் கொள்வது சாத்தியமாகும். தனிப்பட்டவர்கள் இந்தத் தொழிலை நடத்தக்கூடாதா? அவர்கள் என்ன செய்வது? என்று கேட்கலாம். அப்பேர்ப்பட்டவர்களுக்கு ஓரளவு ஏதாவது செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னால் குறைவாக இருக்கக்கூடிய தூரத்தை மட்டும், 25 மைல்களுக்கு உட்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை தனிப்பட்டவர்களுக்கு கொடுப்பது என்று வைத்துக்கொண்டு அதிக தூரமுள்ள பஸ் மார்க்கங்களை சர்க்கார் எடுக்க வேண்டும். ஆகவே, இந்தத் தீர்மானத்தை யாரும் ஆட்சேபிக்கக்கூடாது. எல்லோரும் எகோபித்து, இதற்கான நடவடிக்கைகளை சர்க்கார் துரிதமாக எடுக்க வேண்டுமென்று கூறிக் கொண்டு, இந்த மசோதவை ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : தலைவர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்து தரை ஊர்திகளை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று ஒரு தீர்மானம் இதற்கு முன் ஒரு முறை கூட கொண்டு வரப்பட்டது. கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் இதற்கு விரிவாக பதில் கூறினார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே, மீண்டும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்துவது ஏதோ அவர்கள் இந்த பஸ் வைத்திருப்பவர்களின் மீது கொண்டிருக்கும் கோபம் தான் காரணமோ என்று கூட சந்தேகமாயிருக்கிறது. இருந்த

19th August 1960] [Srimathi T. N. Anandanayaki]

போதிலும் நமது அரசாங்க கொள்கை கூட இன்று இல்லா விட்டாலும் என்னைக்காவது தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற எண்ணந்தான். இந்த நேரத்தில் இது அவசியமா, இன்றுள்ள நிலைமை என்ன என்று தீர் ஆராய்ந்து பார்த்தால் இதைக் காட்டிலும் அவசரமான பிரச்சனைகள் எல்லாம் நம் நாட்டில் இன்று இருக்கின்றன. அவற்றை துரிதமாக தீர்த்து விட்டு அதற்கப்புறம் இந்தப் பிரச்சனைக்கு வந்தால் பேர்துமானது என்றுதான் என்னைப் போன்ற பொது மக்களுடையவும், பிரதிநிதிகளுடையவும் அபிப்பிராயமாக இருக்க முடியும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். இன்று தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று கூறிக் கொண்டிருக்கிறோம். நகரத்தில் ஓரளவு தேசியமயமாக்கி விட்டோம். வெளியே, மாவட்டங்களில் இருக்கிற ரூட்களும், நகரத்திற்கு வெளியே போகிற ரூட்களும், இவைகளில் இன்று தனிப்பட்டவர்கள் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நமது சமதர்ம சமுதாயத்தின் அடிப்படைக் கொள்கை என்னவென்றால் பணம் ஒருவரிடம் போய் தங்கி விடக் கூடாது. அந்தப் பணத்தை பலருக்கு பங்கு போடும் அளவிற்கு இருக்க வேண்டுமென்பதுதான் நம் அடிப்படைக் கொள்கை. ஒருவரிடமே பணம் குவிந்து விடுவது என்றால் அது 'காப்பிட்டலிஸ்டிக் சொஸைட்டி' யாகும். பணம் ஒருவரிடம் குவிந்து விடாது பார்த்துக் கொள்வது என்பதுதான் நம் கொள்கை. இந்த முறையில் இன்று பஸ் சர்வீஸை எடுத்துப் பார்த்தால், இன்று அரசாங்கம் பல ஜி.ஓ.க்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். பத்து பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் 11 வாங்க வேண்டுமென்றே அல்லது 50 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் 51 வது பஸ் வாங்க வேண்டுமென்றே உள்ள சூழ்நிலை இருக்கக்கூடாது என்பதால் இதில் எத்தனை பேர்கள் புக முடியுமோ புதிதாக, அவர்களை அப்படிப் பகுத்த வழி தேட வேண்டும். சமதர்ம அடிப்படையில் இந்தத் துறையில் பலர் சம்பாதிக்க வழி பிறக்கும் என்று இன்று சர்க்கார் பல ஜி.ஓ.க்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். ஜி.ஓ. எண் 2365, தேதி 9-9-1958 போட்டிருக்கிறார்கள். அதன்படி பதினைந்து மைல்களுக்குள் இருந்தால் புதியவர்கள் பஸ் ஓட்டலாம். பதினைந்து மைல்களுக்குள் எந்த ரூட் வந்தாலும் இதற்கு முன் பஸ் ஓட்டாதவர்களாக இருந்தாலும் கூட, அவர்களுக்கு இதைக் கொடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. பதினைந்துக்கு மேல் 75 மைல்களுக்குள் ரூட் இருந்தால் 1-லிருந்து 5 பஸ் வரை வைத்திருப்பவர்கள் யார் யார் இருக்கிறார்களோ அவர்களுக்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்கலாமென்று இருக்கிறது. எதற்காக இவைகளை எல்லாம் வைத்திருக்கிறார்கள்? இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கும் எதிர்கட்சி அங்கத்தினர் அவர்கள் சொல்வது மாதிரி பஸ்காரர்களின் சலுகை நமக்கு தேவை, மேலும் மேலும் இருக்கிற பணக்காரர்களை மேலும் பணக்காரர்களாக ஆக்கிக் கொண்டு போகவேண்டுமென்ற தவறான எண்ணம் இருந்தால் இத்தகைய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்குமா? ஐந்துக்கு குறைவாக வைத்திருப்பவர்கள் 15 முதல் 75 மைல்கள் வரை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பது போன்ற அம்சங்களை கொண்டுவந்திருக்கிறோம் என்றால் அது அதைக் காட்டுகிறது? "எக்கனமிக்கலி

[Srimathi T. N. Anandanayaki] [19th August 1960]

வயபின் யூனிட்” என்று சொல்வார்கள், அதன்படி ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. எழுபத்தைந்து மைல்களுக்கு மேல் உள்ள ரூட்களில், ப்ளீட் ஓனர்ஸ் என்று சொல்கிறார்களோ அவர்களுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டுமென்ற சூழ்நிலை இருக்கக் கூடாது என்று யார் வேண்டுமானாலும், ‘நியூ என்ட்ரான்ஸ்’ ஆனாலும் சரி, ‘மீடியம் ப்ரொப்பரட்டர்ஸ்’ ஆனாலும் சரி, அல்லது பெரிய ‘ப்ளீட் ஓனர்ஸ்’ ஆனாலும் சரி இவர்களில் யாருக்கு வேண்டுமானாலும், யார் மிகுந்த தகுதி படைத்திருக்கிறார்கள் என்று ‘கன்ஸேர்ன்ட் அத்தாரிட்டி’ க்கு தெரிகிறதோ அவர்களுக்கு கொடுக்கலாம் என்று ஜி. ஓ. போடப் பட்டிருக்கிறது. இன்னும் மேலும் சம தர்ம அடிப்படையில் கொண்டு வரவேண்டுமென்றால், 15 மைல் ரூட்கள் புதிதாக வருகிறவர்களுக்கு கொடுக்கலாம் என்றால் ரூட்கள் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அப்படிச் கிடைத்தாலும் ‘டௌன் ரூட்ஸ்’ என்று கிளர்ச்சியை செய்து விடுகிறார்கள். திருச்சி, சேலம், கோவை போன்ற இடங்களில் அப்படி சொல்லி யிருக்கிறார்கள், நீதிமன்றத்தில். பல இடங்களில் அடிக்கடி நிற்க வேண்டியிருப்பதால் ரோட்டுகள் அவ்வளவு அதிக அகலம் இல்லாதிருப்பதாலும் ஆபத்துக்கள் ஏற்படலாம். ஆகவே அதிகம் புதிதான பஸ்களை விடக்கூடாது என்று ஒரு தீர்ப்பு வந்திருப்பதால் அதனால் புதிதாக வருகிறவர்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. பதினைந்து மைல் ரூட் என்று போட்டாலும் புதிதானவர்கள் இந்தத் துறையில் இறங்குவதற்கு பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆக, இந்த சமயத்தில் இப்படிப் பட்ட தீர்மானம் அவசியம் இல்லை என்று சொன்னாலும், சில சீர்திருத்தங்கள் செய்து விட்டால் இப்படிப்பட்ட தீர்மானத்திற்கு என்றுமே தேவையில்லை என்ற நிலை ஏற்படும். பதினைந்து மைல் என்றிருப்பதை 25 மைல்கள் என்று உயர்த்தி விட்டால், அதிகம் பேர் வரமுடியும். அதேபோல் 75 என்று இருப்பதை 100 மைல் என்று ஆக்கி விட்டால் 3, 4 என்று பஸ்கள் நிலை ஏற்படும். ஆகவே, பணம் ஒருவரிடமே தேங்காமல் 90 பஸ் வைத்திருப்பவர் 100 பஸ் வாங்கலாமே என்று நினைக்கும் சூழ்நிலை ஏற்படாது. பின்னர், இப்பொழுது பணம் ஒருவரிடம் தேங்கிப் போய் விடுகிறதா என்று பார்க்கலாம். இரண்டு லாக்ஷ்ட் வைத்திருப்பவர்களை வேண்டுமானால் திருட்டுத்தனமாக பணம் சம்பாதிக்கலாமே தவிர நியாயமாக, சட்டப்படி பார்த்தால் அவர்கள் நிலை அப்படியல்ல.

DEPUTY SPEAKER : I see some hon. Members sitting in the gallery. They are requested to go to the House.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் இன்று அதிகமாக சர்சார்ஜ் கட்ட வேண்டியிருக்கிறது, பெட்ரோல் விலை ஏறி விட்டது, டீஸல் ஆயில் விலை ஏறி விட்டது என்ற நிலை இருக்கிறது. டயர் கிடைப்பதே கிடையாது. அப்படிச் கிடைத்தாலும் கூட ப்ளாக் மார்கட்டில் ஒன்றுக்கு நான்கு மடங்கு விலை கொடுத்து வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இந்தத் துறையில் அதிக லாபத்தைப் பெற்று விடுவோம் என்று யாராவது ஆசைப்பட்டால், ஏன் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்தவருக்கு பஸ் வாங்கலாம் என்ற யோசனை இருந்தால் அதை அவர் கை விட்டு

19th August 1960]

[Srimathi T. N. Anandanayaki]

விடுவது நல்லது. இன்றுள்ள சூழ்நிலை தேசியமயமாக்குவதற்கு ஏற்றதாகயில்லை. இப்பொழுது நகரத்தில் தேசியமயமாக்கியிருக்கிறோம். எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் பட்டு என்ன என்ன நிரூபணங்கள் செய்ய முடியுமோ அவைகளைச் செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். தனிப்பட்டவர்கள் நடத்துவதை விட இதில் லாபம் குறைவாகத் தான் வருகிறது. ஏனெனில் தனிப்பட்டவர்களுக்குள்ள அக்கரை இதில் கிடையாது. ஒரு பஸ்ஸில் ரிப்பேர் ஆகி விட்டதென்றால் இரவோடு இரவாக அந்த முதலாளிகள் விழித்து ரிப்பேர் செய்து அடுத்த நாள் காலை அந்த பஸ்ஸை ரூட்டில் விட்டு விடுவார்கள். ஏன், காசு அல்லவா? ஆகவே, அவர் கண்ணும் கருத்துமாக இருப்பார்கள். ஆனால் இங்கு டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபிஸிற் பஸ் போனால் எப்பொழுது வரும் என்று சொல்ல முடியாது. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் கண்ணும் கருத்துமாக இருப்பது போன்று, அரசாங்க ஊழியர்கள் கவனிப்பதில்லை. ஒரு பஸ் நின்று விட்டது என்றால் மேலேயிருக்கிற ஆபிஸர், ஏன் நின்று விட்டது இன்னொன்றை, பின்னால் வருகிற பஸ்ஸை சீக்கிரம் விடுங்கள் என்கிறார். அப்பொழுது இங்கிருக்கிற பஸ்ஸின் பார்டை அதில் போட்டு, அதிலுள்ளதை இதில் போட்டு கடைசியாக ஒரு பஸ் பார்ட் பார்டாக கழற்றப்பட்டு நிற்கும் நிலையைப் பார்க்கலாம். அக்கரை கிடையாது என்பதற்காக சொல்கிறேன். தொழிலாளர்களிடம் அக்கரையில்லை, ஆபிஸர்களிடம் அக்கரையில்லை என்று சொல்லமுடியாது. அந்த அளவிற்கு நம் நாடு பக்குவம் அடையவில்லை. நாடு என்றால் அது நமது சொத்து, தேசியமயமாக்கினால் அது நம் சொத்து, அதில் ஏதாவது தவறு ஏற்பட்டால் அது நம்மைத் தான் பாதிக்கும் என்று நினைக்கும் அளவிற்கு நமது மக்களுக்கு பக்குவம் ஏற்படவில்லை. தொழிலாளர்கள் பெட்ரோல் எடுத்து தங்கள் துணிகளை வாஷ் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். சர்க்கார்பணம்தானே, என்று தங்கள் துணிகளை பெட்ரோல் போட்டு வாஷ் செய்து இருக்கிறார்கள். ஆக, நாம் தேசியமயமாக்குவதற்கு பக்குவப்படவில்லை. தேசியமயமாக்கப் படவேண்டுமென்ற கொள்கையை யாரும் மறுக்கவில்லை, ஆனால் நம் மக்களை அந்த அளவிற்கு பக்குவப்படுத்தி விட்டோமா? அந்த நிலைக்கு அவர்கள் வந்து விட்டார்களா என்றால் இல்லை. தனிப்பட்டவர்களினால் நடத்தப்படும் ஸ்தாபனங்களில் பல தவறுகள் நடைபெறுவதற்கு இடமிருக்கின்றன என்று சொல்லலாம். இருந்தபோதிலும் கூட தனிப்பட்டவர்கள் நடத்துகிற முறை மிகவும் நன்றாக இருக்கிறது. அரசாங்கத்தில் எந்த முறையில் இருக்கவேண்டும் என்பதற்கு எடுத்துக்காட்டுகின்ற முறையில் திறமையோடு நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். சரியான நேரத்தில் வண்டி விடுகிறார்கள், ரிப்பேர் வந்தால் உடனுக்குடன் கவனித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையை எல்லாம் பார்க்கும்போது நம் பக்கள் இன்னும் சரியான படி தேசிய மயமாக்குவதைப்பற்றி புரிந்து கொள்ள பக்குவப்படவில்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. 'பெர்ஸனல் எலிமென்ட்ஸ்' என்று சொல்லுவார்களே அதே போன்று சிறிய காரியங்களுக்குக்கூட தொழிலாளர்களை எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் துண்டிவிட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுடைய மனப்பான்மையையும் இதனால் கெட்டுவிடுகிறது. பின்னையை கள்ளிவிட்டுக்கொண்டு, தொடட்டிலையும் ஆட்டிவிடுவது

[Srimathi T. N. Anandanayaki]

[19th August 1960]

போல் அங்கு தொழிலாளர்களிடம் எதையாவது சொல்லி, லாபம் அதிகமாக வருகிறது, அதில் நமக்கு பங்கு தரத்தானே வேண்டும் என்றெல்லாம் சொல்லிக்கொண்டு, இங்கு வந்து அரசாங்கம் திறமையில்லாமல் வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறது என்று குற்றஞ்சாட்டுகிறார்கள். இந்த நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கும் போது எல்லாத் தொழில்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று சொல்லுவதை எப்படி நாம் ஒப்புக்கொள்ள முடியும்? மேலும், இப்போது அரசாங்கம் சிறிய ரூட்டுகளை எல்லாம் எடுக்காமல், பெரிய ரூட்டுகளை சென்னை-திருச்சி, சென்னை-சேலம் முதலிய ரூட்டுகளை எல்லாம் அரசாங்கம் ஏற்றெடுத்து நடத்திக் கொண்டிருக்கிறது. இதில் முன்னேற்றம் ஏற்படுகிறது என்று தெரிந்தால் இன்னும் விஸ்தரிக்கலாம். அதல்லாமல் ஒருவர் மீது ஏதோ கோபத்தை வைத்துக்கொண்டு இம்மாதிரியான தீர்மானங்கள் கொண்டு வருவது அவசியமல்ல. நாட்டில் இப்போது இருக்கின்ற மற்ற பிரச்சனைகளை எல்லாம் பார்க்கும்போது இதை யெல்லாம் இப்போது கவனிப்பதா இல்லையா என்கின்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே இந்த நேரத்தில் இம்மாதிரியான தீர்மானத்தை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டிய அவசியமில்லை என்று கூறி என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K. ANBAZHAGAN: சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் இந்தத் தீர்மானத்தை அரசாங்கம் கருத்தளவில் எதிர்ப்பதற்கு இடமேயில்லை என்று கருதுகிறேன். தேசிய மயமாக்குவதை இப்போது ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது, படிப்படியாகத்தான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியும், அதற்கென்று ஒரு காலவரம்பை ஏற்படுத்தி அதற்கு தகுந்தவாறுதான் தேசிய மயமாக்க முடியும் என்று தான் கூறிக் கொள்ள முடியும். தவிர தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்கிற கொள்கையை எங்களால் ஏற்றுக்கொள்ளவே முடியாது என்று அரசாங்கத்தால் சொல்ல முடியாது. ஆனால் ஆளும் கட்சியே தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை எதிர்க்கின்ற அளவுக்கு, என்னென்ன கருத்துக்களை சொல்ல வேண்டுமோ, சுதந்திரக் கட்சிக்காரர்கள் அவற்றை எல்லாம் எவ்வளவு அழகாக சொல்லுவார்களோ அதைவிட அழகாக ஆளும் கட்சியிலுள்ள சில அங்கத்தினர்களே இன்று எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலும் சர்க்காருடைய கொள்கையையே ஏற்றுக்கொள்ள ஆளும் கட்சியிலுள்ளவர்கள் மறுக்கிறார்கள் என்பதை தெளிவாக்குகிறார்களோ என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் நான் குறிப்பிட்ட கொள்கையை சரியாக புரிந்து கொள்ளாததுதான் தவறு.

SRI K. ANBAZHAGAN: தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்கின்ற கொள்கையும் அதை எதிர்க்கும் காரணத்தையும் என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியும். அது மட்டுமல்ல, இப்படிப் பேசுகிறவர்களின்

19th August 1960] [Sri K. Anbazhagan]

தன்மையையும் அறிந்து கொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பையும் பெற்றிருப்பவன் நான். சில கொள்கைகளைச் சொல்லுகின்ற பொழுது அதனால் படுகின்ற கஷ்ட நஷ்டங்களைப் பற்றி எடுத்துச்சொன்னால் அதை என்னால் மறுக்க முடியாது. ஏற்கனவே தேசிய மயமாக்கியிருக்கின்ற பஸ் போக்குவரத்தில் இருக்கின்ற குறைகளை எல்லாம் எடுத்துச் சொல்லி, தனியார் துறையில் போக்குவரத்து எவ்வளவு வெற்றிகரமாக நடக்கிறது என்பதை எடுத்துச்சொல்லி தனியார் துறைகளிலேயே அதனைச் சொழில்களும் இருந்தால்தான் வெற்றிகரமாக இருக்கும் என்று நம்பித்தான் போகிறார்களோ என்ற சந்தேகம் எனக்கு நிச்சயமாக ஏற்படுகிறது. அதிலே குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், தொழில்கள் தனியார் துறையில் இருந்தால், வழக்குகள் விரிவடைகின்றன. அதன் மூலம் வழக்குகளை எடுத்து வாதாடுகின்றவர்களுக்கு நன்மையும் பெருகிறது என்பதையும் இச்சந்தர்ப்பத்தில் எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன். மேலும், தேசியமயமாக்குவதை விரிவுபடுத்துவது நல்லதல்ல, தேவையல்ல, அதனால் பல கஷ்டநஷ்டங்கள் ஏற்படும் ஆகவே இதைக் காலதாமதப்படுத்தி எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று கூறினால் அதை ஓரளவு நம்மால் புரிந்து கொள்ள முடியும். அதோடு, தொழில்கள் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வதின் அடிப்படையின் காரணமே, அதன் மூலம் கிடைக்கிற வருமானம் அரசாங்கத்திற்கு துணை செய்யும், இவ்வாறு அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் வரும்போது அதன் மூலம் பொதுமக்கள் நேரிடையாக பயன் பெறுகிறார்கள் என்பதுதான். அதல்லாமல் தனிப்பட்டவர்களுக்கு வருமானம் அதிகரித்தால் அதன் மூலம் அவர்களின் கீழ் இருக்கின்றவர்களுக்குத்தான் பலன் கிடைக்குமே தவிர நேரிடையாக பொதுமக்களுக்கு எந்தவிதமான பயனும் கிடைக்காது என்கிற காரணத்தால்தான் தொழில்கள் தேசியமயமாக வேண்டும் என்று என் போன்றவர்கள் எடுத்துச் சொல்கிறார்கள்.

தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் அரசாங்கம் நன்மை அடையும், அதோடு அரசாங்கத்திற்கு 20 அல்லது 30 லட்சம் ரூபாய் அதிக வருமானம் கிடைக்கும் என்ற காரணத்தால் இதை நாங்கள் சொல்லுகிறோம் என்றால் இதில் எந்தவிதமான உள்நோக்கமும் இருக்கமுடியாது. ஆளும் கட்சியில் இருக்கின்ற அமைச்சர்கள் தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கையை வெளியில் எடுத்துச்சொல்லுகின்ற நேரத்தில், பஸ் முதலாளிகளிடத்திலுள்ள பஸ்களை எல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துவிட வேண்டும் என்று எதிர்கட்சிக்காரர்கள் சொல்லுகிறார்கள் என்று அமைச்சர்கள் பேசி வருகிறார்கள். ஆனால் இதிலுள்ள உண்மையை அமைச்சர்கள் தெரிந்து சொல்லார்களோ அல்லது தெரியாமல் சொல்லார்களோ நான் அறிய மாட்டேன். உண்மையாகவே அமைச்சர்கள் சொல்லுவது போலவே இருந்தால், இந்தக் கருத்தை எண்ணிப்பார்க்கின்ற பொதுமக்கள், ஆளும் கட்சி பஸ் முதலாளிகளை ஆதரிப்பதற்குத்தான் இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தால், பஸ் முதலாளிகளுடைய ஆதரவு ஆளும் கட்சிக்கு தேவை என்கிற காரணத்தினால் தான் அரசாங்கம் டல் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கமாட்டேன் என்று சொல்லுகிறது என்று தான் பொதுமக்கள் கருதுவார்கள். அரசியல் அரிசனவடி தெரியாத

[Sri K. Anbazhagan] [19th August 1960]

வர்கள் கூட அமைச்சர் அவர்களின் பேச்சை நம்பிக்கையோடிருப்பவர்கள் பஸ் முதலாளி இருந்தால்தான் இவர்களுக்கு அதிகாரத்தில் இருக்க முடியும், அதனால்தான் தேசிய மயமாக்குவதை மறுக்கிறார்கள் என்று நிச்சயமாக எண்ணுவார்கள். ஆனால் உண்மையாக அரசாங்கம் ஆளும் கட்சியிலுடைய நன்மையைக் கருதி இந்தக் கொள்கையை மேற்கொண்டதாலும் நாட்டு மக்களுக்கு பயன் அடையக்கூடிய முறையில் பஸ்போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வேறு சில, ஆளும் கட்சியிலுள்ள அங்கத்தினர்கள், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலும் சில பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள், கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்கு ஆதரவு தரக்கூடியவர்களிலும் ஒருவர், இருவர் பஸ் முதலாளிகளாக இருக்கிறார்கள் என்று இங்கு சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் அவர்களிடத்தில் கேட்டுக்கொள்வது, அரசாங்கம் பஸ் போக்குவரத்தைத் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்பதை ஏற்றுக்கொண்ட பின்னால், அதை நடைமுறைக்கு கொண்டு வரும்போது, முதல் மாதத்திலேயே எதிர்கட்சிகாரர்களில் முதலாளிகளாய் இருக்கின்றவர்களிடமுள்ள பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள், அதன் பின்னால் இரண்டாவது மாதத்தில் ஆளும் கட்சியிலுள்ளவர்களில் பஸ் முதலாளிகளாய் இருக்கின்றவர்களிடமிருந்து பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். அதில் யாரும் தலையிட மாட்டோம், குறுக்கிடவும் மாட்டோம், எதிர்கட்சியிலுள்ள பஸ் முதலாளிகள் போய்விட்டார்களே என்று கவலைப்படவும் மாட்டோம். பஸ் போக்குவரத்தை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டால், அரசாங்கம் திறமையாக ஏற்றெடுத்து நடத்த முடியுமா என்று தோன்றலாம், அதில் ஏற்படுகின்ற குறைகளை நிவர்த்தி செய்வதற்குரிய வாய்ப்பு இருக்கின்றது. இன்றைக்கு இருக்கின்ற ஆளும் கட்சியினருக்கு அந்தத் திறமையில்லாவிட்டாலும் நாளைக்கு வருகிறவர்களுக்கு அந்தத் திறமையிருக்கும் என்பதை நினைவில் கொண்டாவது இதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

அது மட்டுமல்ல, பஸ் போக்குவரத்தை ஒரு தொழில் என்று மட்டும் கருதக் கூடாது. வேறு பல துறைகளை வேண்டுமானால் தனிப்பட்ட தொழில் என்று எடுத்துக்கொள்ளலாம். பொது மக்களுடைய தேவையின் அடிப்படையில் செய்யப்படுகிற ஒரு தொண்டு அல்லது சர்வீஸ் என்று தான் கொள்ள வேண்டும். தனிப்பட்ட நபர்கள் பொதுமக்களுக்கு தொண்டு செய்யக்கூடாது என்று சொல்ல மாட்டேன். மற்றவர்களுக்கும் அரசாங்கம் தொண்டு செய்யக்கூடாது என்று சொல்ல மாட்டேன். ஆனால் முதல் பங்கு பொதுமக்களுக்குத்தான், அதன் பின்னால்தான் முதலாளிகளுக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் போக வேண்டும். சவாரி செய்கின்ற பொதுமக்களுடைய வசதியை கவனிப்பதற்கு அரசாங்கம் கடமைப்பட்டிருக்கிறது. இதில் நடைபெறுகின்ற குறைகளை எடுத்துக்கூறுவதை எடுத்துக் கொண்டால், இன்றைக்கு மத்திய அரசாங்கம் ரயில்வே போக்கு வரத்தை நடத்துகிறார்கள், பல பேர்கள் குறைகூறுகிறார்கள், சரியான நேரத்தில் ரயில்கள் போவதில்லை என்று குறைபட்டுக்கொள்கிறார்கள். ஒரு ரயிலில் ஏற வந்தால் அதில் போவதற்கு முடியாமல் அடுத்தாற்போலுள்ள மூன்று ரயில்களில் போக முயற்சிக்கிறார்கள், இவ்விதமான கொடுமைகள் நாள்தோறும் நடந்து கொண்டிருந்தும் கூட,

19th August 1960] [Sri K. Anbazhagan]

அரசாங்கம் ரயில்வேயை நடத்துவது தவறு, என்று பொது மக்களின் பிரதிநிதிகள் யாரும், அல்லது தனிப்பட்ட நபர்கள் யாரும் சொல்ல மாட்டார்கள். அதே போன் டிரான்ஸ் போக்கு வரத்தை அரசாங்கம்தான் நடத்த வேண்டும், அதை இன்னும் சிறந்த முறையில் நடத்துவதற்கு வழிவகைகளை காணவேண்டும். அதற்கான முறைகளைக் கண்டுபிடிக்க முயல் வேண்டும். இதில் நான் ஒரு யோசனையை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இப்போது 75 மைல்கள் 80 மைல்கள் இருக்கின்ற பஸ் ரூட்டுகளில் எல்லாம் தனிப் பட்ட முதலாளிகளின் பஸ்கள்தான் ஓடுகின்றன. அவற்றில் அரசாங்கம் செய்ய வேண்டியது என்னவென்றால், 50 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கும் எல்லா ரூட்டுகளையும் அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். அதில் அரசாங்கம் புதிய பஸ்கள் போடலாம், இல்லை யென்றால் அவர்களிடமிருந்தே வாங்கிக்கொள்ளலாம். அதற்கான நஷ்டஈட்டை வேண்டுமானால் நாளடைவில் தவணைகளாக கொடுக்கலாம். ஆகவே 50 மைல்களுக்கு மேலாக பஸ் போக்குவரத்துள்ள பாதைகளில் இருக்கின்ற அத்தனை பஸ்களையும் மேற்கொள்ளுவது முதல் அடிப்படை. அல்லது 25 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்றவர்களிடத்தில் 25 பஸ்கள் அளவுக்கு நிறுத்தி மிச்சம் இருக்கக் கூடிய பஸ்களை முதலடியில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். அதற்கு மேல் 10 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்றவர்களிடத்தில் 10 பஸ்கள் அளவுக்கு நிறுத்தி மிச்சம் இருக்கக்கூடிய பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். அவர்களிடம் இருக்கக்கூடிய பஸ்களை பிடுங்கிக் கொண்டு அவர்களை அன்னக்காவடிகளாக ஆக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. தேசியமயமாக்கும் முறையிலே 50 மைல் அளவுக்கு மேல் இருக்கக் கூடியவைகளையும், 20 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கக் கூடியவைகளையும், பிறகு 10 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கக் கூடியவைகளையும், சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டு படிப்படியாக முன்னேறினால் இன்னில்லாவிட்டாலும் இன்னும் 5 ஆண்டுகளுக்குள், 7 ஆண்டுகளுக்குள், பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்குவதன் மூலம் நல்லதொரு வருமானத்தைப் பெற முடியும். அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கை வரிகளை மட்டும் போட்டு வருமானத்தைப் பெருக்க முடியும் என்பது எதிர்காலத்தில் முடியாது. சமுதாயத்திற்கு வேண்டிய காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமானால், சமுதாயத்திற்கு அரசாங்கத்தின் மூலமாக நன்மை விளைய வேண்டுமானாலும், வரி மூலமாகத்தான் அரசாங்கத்தின் வருமானத்தைப் பெறுவோம் என்ற கருத்து இருக்குமானால் அது தவறு. வரி மூலமாகப் பெறுவதற்குப் பதிலாக இதன் மூலம் அடையலாம் என்பது ஒரு புறமிருக்க, பொது மக்களுடன் தொடர்பு கொள்ளும் துறையில் சர்க்கார் இருக்கவேண்டும் என்பது ஒரு நல்ல கருத்தாக இருப்பதால் இந்த பஸ் போக்குவரத்தை அரசாங்கம் மேற்கொள்ள வேண்டும்.

இதற்கு முன் இந்தச் சட்ட சபையில் இதைப் பற்றி ஒரு தீர்மானம் வந்தபோது அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொன்னார்கள்—பல விளக்கங்களும் தந்தார்கள். என்றாலும் அவர்கள் தந்த விளக்கங்கள் திருப்தியளிக்காததாக இருந்தன. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை இந்த சர்க்கார் ஏற்றுக்கொண்டு, இவர்கள் தள்ளிப் போடுகின்ற முறையானது, “பாலுக்கும் காவல், பூனைக்கும் தோழன்” என்று ஒரு பழமொழி எல்லோருக்கும் தெரியும்—

[Sri K. Anbazhagan] [19th August 1960]

அந்த முறையில் எப்படி இருக்கிறது என்றால் பால் கிடைக்க வேண்டியவர்களுக்குக் கிடைக்காது, பூனையும் கடைசியில் தேறாது என்று அந்த நிலை ஏற்படுமானால் தொழில் நடத்துகின்றவர்களுக்கும் நியாயமான உற்சாகமான எண்ணங்கள் ஏற்பட முடியாது, பொது மக்களுக்கும் நம்பிக்கை பிறக்க முடியாது. தொழில் நடத்துகின்றவர்களுக்கு வாய்ப்பு அளிக்கவேண்டுமென்றால் மற்ற தொழில்கள் ஏற்படுத்த, மோட்டாருக்குத் தேவையான உறுப்புகளை உற்பத்தி செய்யக் கூடிய தொழில்களை ஏற்படுத்த, வேறு வகையான தொழில்களை ஏற்படுத்த முயற்சி செய்து லாபம் சம்பாதிக்க முன்வரட்டும்—புதிய தொழிலில் ஈடுபட்டும்—நான் வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. அதே நேரத்தில் மக்களுக்கு அடிப்படைத் தேவையாக இருக்கின்ற ஒரு தொழில் நாளாவட்டத்தில், காலக் கிரமத்தில் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று சொன்னாலும், எவ்வளவு காலத்தில் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்பதை முன்னதாகத் தீர்மானித்தும், உடனடியாக எந்த அளவுக்கு தேசியமாக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு தேசியமயமாக்குவதற்கு கொள்கையளவில் ஏற்றுக்கொண்டிருப்பதைத் தெரிவிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானம் இங்கே பிரேரேபிக்கப்பட்டு பல அங்கத்தினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். முதலில் இந்தத் தீர்மானத்திற்கு என்ன அவசியம் என்பதைப் பற்றி யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். ஒரு அரசாங்கத்தின் கொள்கை நிர்ணயிக்கப்படாமல் இருந்து, அல்லது ஒரு அரசாங்கத்தின் கொள்கை — ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்ற கொள்கை — சரியான கொள்கையாக இல்லாதிருந்தால், இல்லாத கொள்கையை நிர்ணயிக்கவும், தவறான கொள்கையை மாற்றுவதற்கும் இந்த மாதிரித் தீர்மானங்கள் கொண்டுவந்து சட்ட சபை சிபாரிசு செய்வதன் மூலமாக சர்க்காரை அந்தக் கொள்கையை ஏற்றுக் கொள்ளும்படி செய்ய இந்த மாதிரித் தீர்மானங்கள் வருவது அவசியம்.

இன்றைக்கு போக்குவரத்து சாதனங்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சர்க்கார் கொள்கையாக ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு இதைப் படிப்படியாகச் செய்யவேண்டுமென்பதில் கருத்து வேறுமை இருக்க முடியாது என்பதை எதிர்கட்சி அங்கத்தினர்களோ தெளிவுபடுத்தினார்கள். கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள்கூட உடனடியாக 25 மைல்களுக்கு மேல் இருப்பதை எடுத்துக்கொண்டாலென்ன, அல்லது 50 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடிய பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டாலென்ன என்றுதான் யோசனை கூறினார்கள். கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ அன்பழகன் அவர்களும் இங்கே சில யோசனைகள் கூறினார்கள். அவர்களும் உடனடியாக முடியாது, படிப்படியாகத்தான் செய்யவேண்டுமென்று கூறினார்கள். அதுதான் சர்க்காருடைய கொள்கையும். தேசிய மயமாக்கவேண்டும்—அதைப் படிப்படியாக செய்யவேண்டும் என்பதுதான்

19th August 1960] [Sri C. Subramaniam]

சர்க்காருடைய கொள்கையாக இருக்கிறது. இப்போது பல பாதைகளை சர்க்கார் எடுத்து அங்கே பஸ்களை விட வேண்டுமென்று இன்றைக்கு நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இன்றைக்கு முக்கியமாக கவனிக்க வேண்டியது, சர்க்காருடைய வசதிகளை — நிதி வசதிகளை—எதற்கு முதலிடம் கொடுத்து பயன்படுத்த வேண்டுமென்பது. இதைத்தான் இன்றையதினம் யோசிக்க வேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ. அன்பழகன் சொன்னதற்கும் சர்க்காருடைய கொள்கைக்கும் கருத்து வேற்றுமை இருக்கிறது இங்கேதான். அவர்கள் நினைப்பது இது மாதிரி மோட்டார்களுக்கு வேண்டியவைகளைத் தயாரிப்பது அல்லது மோட்டார் கார்களுையே தயாரிப்பது இதையெல்லாம் தனிப்பட்டவர்கள் எடுத்து நடத்தட்டும், இப்போது நடக்கக் கூடிய தொழிலை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தட்டும் என்பது — அந்த முறையில்தான் பேசினார்கள். சர்க்கார் இறங்கிச் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னால் மற்றவர்கள் நடத்தாத தொழிலில், அவசியமாக நடத்தியாகவேண்டுமென்றிருக்கின்ற தொழில், இவைகளுக்கு முதலிடம் கொடுத்து அதில் முதலீடு செய்து அந்தத் தொழில் வளர சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்வதுதான் முக்கியமானது. இன்று பலர் நடத்துகின்றவைகளை சர்க்கார் எடுத்து நடத்த வேண்டுமென்று சொன்னால் நமக்கு இருக்கக் கூடிய நிதி வசதி மட்டுமல்ல, நிர்வாக வசதியையும் இதிலேயே செலவழிக்க வேண்டியவரும். சர்க்காருடைய கொள்கை, மூன்றாவது, நான்காவது ஐந்தாவது திட்டங்களில் பல முக்கியமான தொழில் திட்டங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டு, அந்தத் திட்டங்கள் மற்ற தொழில் வளர்ச்சிக்கு அடிப்படையாக இருக்கக் கூடிய முறையில் அமையவேண்டும் என்று சொல்லும்போது, முதலிடம் கொடுக்க வேண்டிய அடிப்படையான தொழில்கள் என்ன, அந்தத் தொழில்களை எப்படி நிறுவுவது, மற்றவர்கள் நிறுவாவிட்டால் அவைகளுக்கு வசதி தேடவேண்டும், என்று பரிசீலனை செய்து, நிதி வசதியாக இருந்தாலும் சரி, நிர்வாக அனுபவமாக இருந்தாலும் சரி, அதில் செலவழிக்க வேண்டுமேயொழிய, இதில் பணம் கலப்பதாக வருகிறது என்று சொல்லி, இதில் கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று சொன்னால், தாற்காலிகமாகச் சில லாபம் ஏற்பட்டாலும், அடிப்படையாக நாட்டில் ஏற்படக் கூடிய தொழில் வளர்ச்சிக்குப் பாதகமாக இருக்கும் என்று வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதன் காரணமாக படிப்படியாக, இப்போது சென்னையை அடிப்படையாக வைத்துக்கொண்டு, கன்னியாகுமரியை அடிப்படையாக வைத்துக்கொண்டு எந்த அளவு விரிவுபடுத்தலாம் என்று விரிவுபடுத்தி வருகிறோம். அதற்கு மேல் வேறு ஏதாவது ஒரு இடத்தை அடிப்படையாக வைத்து வேறு ஏதாவது எடுக்க முடியுமா என்று பார்த்து அந்த இடத்தைக் கேந்திரமாக வைத்து எடுத்து நடத்தலாமா என்று பரிசீலனை செய்யலாம். தேசிய மயமாக்குவது, அதுவும் முடிவதையும் அங்குள்ள என்ற முறையிலே, அதுவும் உடனடியாக அல்லது கூடிய சீக்கிரத்திலே செய்யவேண்டுமென்று இந்தத் தீர்மானம் அமைந்திருக்குமானால் இதை சர்க்கார் ஒப்புக்கொள்ள முடியாதிருக்கிறது. அவ்வாறு

[Sri C. Subramaniam]

[19th August 1960]

இல்லாமல் சர்க்கார் சொல்லுகிற கொள்கையைத்தான் சொல்லுகிறது என்றால் இந்தத் தீர்மானம் அவசியமல்ல. ஆகையால்தான் இதை யோசித்துப்பார்க்கவேண்டும்.

கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் இன்னொரு கருத்து சொன்னார்கள். தனிப்பட்டவர்களுடைய பஸ்களை நாம் வாங்கிக்கொள்ளவேண்டுமென்ற அவசியம் இல்லையென்று சொன்னார்கள். அப்படியானால் அவர்களிடத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள் என்ன ஆவது? இதை தேசிய அடிப்படையில் பார்க்கவேண்டும். சமுதாயத்தில் இருக்கக் கூடிய வசதிகளை, அவை தனியார் துறையில் இருந்தாலும் அல்லது பொதுத் துறையிலே இருந்தாலும், நமக்கு இருக்கின்ற வசதிகளை உபயோகப்படுத்தித்தான் ஆகவேண்டும். தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் தனிப்பட்டவர்கள் பஸ்தானே அப்படியாவது போகட்டும் என்ற முறையில் இருக்கக் கூடாது. இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய ரூட்டுகளை நாம் எடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லும்போது, அந்த பஸ்களை நல்ல முறையில் — உபயோகப்படுத்தக் கூடிய முறையில் — தேசிய மயமாக்க வேண்டுமே தவிர, தனிப்பட்டவர்களுடைய பணம் தானே, பரவாயில்லை என்று சொன்னால் அது தேசிய நஷ்டம், அது சமுதாயத்திற்கு நஷ்டம் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த மாதிரியான கொள்கை சர்க்காருக்குக் கிடையாது. வேறு யார் வந்தாலும் அந்தக் கொள்கையைக் கொள்வார்களோ என்னவோ தெரியாது. தனிப்பட்டவர்களுக்கு நஷ்டமானால் பரவாயில்லை என்று அவர்கள் சொன்னாலும், அது நாட்டுக்கும், சமுதாயத்துக்கும் ஏற்படக் கூடிய பெரிய நஷ்டமாகும். நமக்கு இருக்கக் கூடிய வசதிகள் குறைவு. பஸ்கட்டக் கூடிய வசதி குறைவு. வெளி நாட்டு அன்னியச் செலவாணி மூலமாகப் பல பாகங்களைத் தாருவிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதோடு பஸ்களை கட்டுவதற்கு வேண்டிய பல யந்திரங்களைத் தருவிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இவ்வளவு கஷ்டமான நிலையில் கட்டியிருக்கக் கூடிய பஸ்களை — போக்குவரத்து சாதனங்களை — தேசிய மயமாக்குகிறோம் என்ற காரணத்தினால் நஷ்டப்படுத்தினால் அது நமது தேசியப் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் பாதகமாகத்தான் ஆகும். ஆகையால்தான் இந்த யோசனையை ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. இருக்கக் கூடிய பஸ்களை எடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லும்போது நியாயமான நஷ்ட ஈடு கொடுத்து எடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும். வேண்டுமானால் மூன்று வருஷம் முடிகின்ற காலத்தில் எடுக்கும்போது, ரூட் பர்மிட்டுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டியதில்லை. பஸ்களை என்ன செய்வது என்று யோசித்துப் பார்க்கு பஸ்கள் உபயோகப்படுகின்ற முறையில் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். வேண்டுமானால் ஆங்காங்கு ஒரு சில ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொள்ளும்போது அந்த பஸ்களை இன்னொரு பக்கம் உபயோகப்படுத்திக் கொள்ளலாம். எல்லா இடங்களிலும் உள்ள ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொள்ளும்போது அந்த பஸ்களை வேறு இடத்தில் உபயோகித்துக் கொள்ள காரிய சாத்தியமில்லையென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கொள்கை அளவிலே பஸ்போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையைச் சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அப்படி கொள்கை அளவிலே ஏற்றுக் கொண்டிருக்கும்போது, நிறைவேற்றுவது

19th August 1960] [Sri C. Subramaniam]

படிப்படியாகத்தான் என்பதையும் வகுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அப்படி படிப்படியாக எடுத்துக்கொள்ளும்போது நாட்டில் இருக்கும் இயந்திர வசதிகளில் நஷ்டம் ஏற்படாமல் முழுவதையும் நல்ல முறையில் பயன்படுத்தக் கூடிய முறையில் இந்தத் திட்டம் வகுக்கப்பட வேண்டுமென்பதைக் கொள்கையாக ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே இந்த அடிப்படையிலே சர்க்கார் செய்யத் திட்டமிட்டிருக்கும்போது புதிதாகக் கொள்கையை வகுத்துக் கொடுப்பதுபோல் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பது கோர்ட்டில் குற்றவாளியைச் சாமார்த்தியமாகக் கேள்வி கேட்பது போல் இருக்கிறது. “இனிமேல் நீ உன் மனைவியை அடிக்க மாட்டாயே?” என்று கேட்டால் ஏதோ இதற்கு முன்பு அடித்தது போலவும் இனிமேல் அடிக்காமல் இருப்பதாக ஒப்புக் கொள்வது போலவும் இருக்கும். “அடிப்பேன்” என்று பதில சொன்னால் இதுவரை அடித்து வந்தது போல் இனிமேலும் அடிப்பான் என்றும் அர்த்தம் கொள்ளலாம். அதே போல், சர்க்காருக்கு ஏதோ ஒரு சங்கடத்தைக் கொடுப்பதற்காக இந்தத் தீர்மானம் என்று சொன்னால் அதை எப்போதும் எதிர்க்கத் தயாராக இருக்கிறோம். அதற்குத் தயங்கப் போவதில்லை. சர்க்கார் இந்தச் காரியங்களைச் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னால் கொள்கை அளவிலே மட்டுமல்ல, நடைமுறையிலும் செய்து கொண்டுவர இருக்கிறது. (ஸ்ரீ. கே. அன்பழகன்: very slow)மென்ஸ் என்று சொன்னால் ஒப்புக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன். தூரீகப்படுத்த முயற்சி செய்கிறோம். நமக்கு இருக்கக் கூடிய வசதிகளைப் பொறுத்துத்தான் இந்தக் காரியத்தைச் செய்ய முடியும். ஸ்ரீ. அன்பழகன் அவர்கள் நினைக்கலாம் — இதற்கு முதலிடம் கொடுத்து அதிகப் பணத்தை ஒதுக்கி வேகமாக இதைச் செய்து முடிக்கவேண்டுமென்று. நாங்கள் நினைப்பது வேறு. புதுப் புதுத் தொழில்கள் ஏற்பட இந்த நிதியைப் பயன்படுத்தி அதன் மூலமாக தொழில் அமைப்பு பரவலாக ஏற்பட முதலிடம் கொடுக்க வேண்டும்.

இந்த பஸ் போக்குவரத்தில் யாராவது சம்பாதிக்கிறார்கள் என்றால் அந்தப் பணத்தை அவர்கள் வெளி நாட்டுக்கு எடுத்துக் கொண்டு போகவில்லை. அந்தப் பணத்தை வேறு எங்கும் கொண்டு போக முடியாது. எதற்கு முதலிடம் கொடுக்க வேண்டுமென்று யோசித்துப் பார்க்கும்போது உண்மையில் ரொம்ப மென்ஸப் போகிறோமா வேகமாகப் போகிறோமா என்பதைப் பொறுத்திருக்கிறது. இன்றைக்கு நமக்கு வேறு வேலை இல்லையென்றால், இந்த பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதுதான் முதல் வேலை என்றால் இதை ரொம்ப வேகமாக, ஒரு வருஷம் அல்லது இரண்டு வருஷத்திற்குள் முடித்து விடலாம். இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய பஸ்வேறு வசதிகளையும் வேறு துறையில் பயன்படுத்தக் கடைம்பட்டிருக்கிறோம், அதன் காரணமாகத்தான். நாம் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் என்னென்ன புதிய தொழில்கள் வரவேண்டும். அவைகள் பொதுத்துறையில் மட்டுமல்ல, தனியார் துறையிலும் ஏற்படுத்த முயற்சி செய்து வருகிறோம். இது மாதிரி பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்றால். எந்த அளவு நிதி வசதி வேண்டுமென்பதையெல்லாம் உடனடியாக வகுக்க வேண்டுமென்றால் தீர்மானத்தின் மூலமாக வகுத்து விட முடியாது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை வகுக்கும் காலத்தில் எவ்வளவு நிதி வசதி

[Sri C. Subramaniam]

[19th August 1960]

இருக்கிறது, எவ்வளவு நிதியை இந்த பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்குவதில் ஈடுபடுத்தலாம் என்ற முறையில்தான் இன்று காரியமாற்றி வருகிறோம். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை முடிவாக நாம் இந்தச் சட்டசபையில் பரிசீலனை செய்யப் போகிறோம். அப்போது இந்தத் தொழில்களுக்கெல்லாம் முதலிடம் வேண்டாம்; பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்குவதற்குத்தான் முதலிடம் கொடுக்கவேண்டுமென்று ஆலோசனை சொன்னால் அப்போது அது பற்றிப் பரிசீலித்துக் கொள்ளலாம். இதை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னால் கருத்து வேற்றுமையின் காரணமாக அதை ஏற்றுக் கொள்ளாமலும் இருக்கலாம். ஆகவே, மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தைப் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளும் போது இவ்வளவு நிதி வசதி இருக்கிறது; இவ்வளவு நிதியை இதற்குப் பயன்படுத்தலாம் என்ற ஆலோசனையைக் கூறலாம். இதை மட்டும் தனியாக எடுத்துக் கொண்டு இங்கே தீர்மானம் கொண்டு வருவது பிரசாரத்திற்காகவோ அல்லது சர்க்கார் பேரில் குற்றம் சாட்ட வேறு ஒன்றும் இல்லாததால் இதை ஒரு குற்றச் சாட்டாக அரசியல் நோக்கத்தோடு கொண்டு வந்த தீர்மானமாகவோதான் இதைக் கருத முடியும் என்பதை இந்தத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்திவை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டியிருக்கும். ஆகவே, இதை வாபஸ் வாங்கிக் கொள்ளும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவ்வாறு வாபஸ் வாங்கவில்லையென்றால் இது அரசியல் நோக்குடன்தான் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்று எடுத்துக் கொள்ளவேண்டியிருக்கும் என்று கூறிக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI S. M. ANNAMALAI : அமைச்சர் அவர்கள் பேசுகின்ற போது “இத்தனை ஆண்டுகளுக்குள்ளாக நாங்கள் பஸ் போக்கு வரத்தைத் தேசிய மயமாக்குகிறோம்” என்ற “அஷ்பூரன்னை” க் கூடக் கொடுக்கவில்லை.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தைப் பற்றி விவாதிக்கும்போது அந்த யோசனையைச் சொன்னால் கட்டாயம் பரிசீலனை செய்து பார்க்க முடியும்.

SRI S. M. ANNAMALAI : அமைச்சர் அவர்களின் யோசனை காரணமாக நான் இந்தத் தீர்மானத்தை வாபஸ் பெற்றுக் கொள்கிறேன்.

The resolution was by leave, withdrawn.

(2) RENAMING MADRAS STATE AS 'TAMILNAD'.

SRI P. S. CHINNADURAI : எனது பெயரிலே கொடுக்கப் பட்டிருக்கும் தீர்மானமாகிய “சென்னை ராஜ்யத்திற்கு ‘தமிழ்நாடு’ என்று பெயரிடத் தகுந்த ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று இந்தச் சட்டசபை அரசாங்கத்தாருக்குச் சிபாரிசு செய்கிறது” என்பதை நான் பிரேரேபிக்கிறேன்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I second the resolution, Sir